

CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 2226 de 2014

Carpeta Nº 2832 de 2014 — Comisión de Asuntos Internacionales

---

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES
EMBAJADOR LUIS ALMAGRO

Proyecto de un nuevo canal en el Río de la Plata
por resolución de la República Argentina

PROTOCOLO PARA LA ELIMINACIÓN DEL COMERCIO
ILÍCITO DE PRODUCTOS DEL TABACO

Aprobación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 6 de agosto de 2014

(Sin corregir)

Presiden: Señores Representantes Jaime Mario Trobo, Presidente y José Carlos Mahía, Presidente ad hoc.

Miembros: Señores Representantes Heber Bousses, Juan Manuel Garino Gruss, María Elena Laurnaga y Daniel Mañana.

Delegado de Sector: Señor Representante Felipe Michelini.

Asisten: Señores Representantes Rubenson Silva, Javier Umpiérrez, Guillermo Vaillant y Horacio Yanes. Señores Senadores Carlos Baráibar y Gustavo Penadés.

Invitados: Señor Ministro de Relaciones Exteriores Embajador Luis Almagro; Subsecretario economista Luis Porto; Director General de Secretaría Embajador Gustavo Álvarez; Embajador Ricardo González Arenas;

Embajador Luis Bermúdez; Capitán de Navío (R) Gastón Silberman; Jefa de Gabinete licenciada Cecilia Otegui; Directora de Regional América licenciada Gimena Hernández; Asesora del Ministro señora Graciela García; Asesor de la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) señor Daniel Montiel; Asesor de la (CARP) Capitán de Navío (R) José Eduardo Aguiñaga; Asesor de la (CARP) Capitán de Navío (CG) Pablo de Marco y la Asesora de Relaciones Institucionales licenciada María del Carmen Menoni.



SEÑOR PRESIDENTE (Trobo).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

SEÑOR SECRETARIO.- 1) AJUSTE AL ACUERDO PARA PERMISO DE RESIDENCIA, ESTUDIO Y TRABAJO A NACIONALES FRONTERIZOS BRASILEÑOS Y URUGUAYOS, PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE ASISTENCIA DE EMERGENCIA Y COOPERACIÓN EN DEFENSA CIVIL. (C/2906/14). 2) Convenio de Minamata sobre el Mercurio. (C/2913/14).

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Diputado Mahía ha solicitado que se dé trámite urgente al proyecto denominado "Convenio de Minamata sobre el mercurio. Aprobación". Dado que existe acuerdo en la Comisión, se solicita un preinforme para tratarlo en la próxima sesión a los efectos de acompañarlo.

Esta Comisión tiene mucho gusto en dar la bienvenida a la delegación del Ministerio de Relaciones Exteriores, integrada por el Embajador Luis Almagro -Ministerio de Relaciones Exteriores- ; el economista Luis Porto -Subsecretario- ; los Embajadores Gustavo Álvarez -Director General de Secretaría-, Ricardo González Arenas y Luis Bermúdez; el Capitán de Navío (R) Gastón Silberman; la licenciada Cecilia Otegui -Jefa de Gabinete- ; la licenciada Gimena Hernández -Directora Regional América- ; la Asesora del Ministro, señora Graciela García, los Asesores de la CARP, señor Daniel Montiel, Capitán de Navío (R) José Eduardo Aguiñaga y Capitán de Navío (CG) Pablo de Marco y la licenciada María del Carmen Menoni, Asesora de Relaciones Institucionales.

La Comisión ha invitado al señor Ministro de Relaciones Exteriores por iniciativa de los señores Diputados Mañana y Trobo con el propósito de conocer opiniones del Ministerio respecto del proyecto de un nuevo canal en el Río de la Plata por resolución de la República Argentina

Cedemos el uso de la palabra al señor Diputado Mañana para que realice las consultas que entienda necesarias.

SEÑOR MAÑANA.- La Comisión ha entendido pertinente invitarlos debido a las versiones de prensa en que se plantea la intención de la República Argentina de marcar un nuevo canal de acceso al puerto de Buenos Aires, desestimando el uso y la mantención del Canal Punta Indio que, como todos sabemos, compartimos con ese país. Esas versiones de prensa no fueron desmentidas y están basadas en una afirmación que establece que en 2006 Uruguay autorizó la iniciativa que ese país pretende llevar adelante. Desde el Gobierno uruguayo hay versiones contradictorias con relación a esta afirmación, por lo tanto, nos surgen varias preguntas. Quisiéramos conocer la veracidad de la afirmación de la República Argentina y, si hubiera alguna contradicción, por qué ese país dice que el nuestro acepta la construcción de ese canal; también nos gustaría conocer los documentos en que Argentina basa el reclamo, y las consecuencias -inclusive, económicas- que esta situación puede significar para los intereses de este país, teniendo en cuenta que Argentina no solo abandonaría el uso del canal sino también la mantención.

SEÑOR PRESIDENTE.- Previamente, se debe votar la autorización para que los señores legisladores de las Comisiones que han sido invitadas puedan hacer uso de la palabra.

Se va a votar.

(Se vota)

——Seis por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- La propuesta argentina del dragado del Canal Magdalena y el llamado a licitación para tal obra no fue aceptada en la Comisión Administradora del Río de la Plata. Por el contrario, la República Argentina ha iniciado ese trámite dentro del organismo en el marco de las potestades del procedimiento de los artículos 17 al 22 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, donde se señala: "La Parte que proyecte la construcción de nuevos canales, la modificación o alteración significativa de los ya existentes o la realización de cualesquiera otras obras, deberá comunicarlo a la Comisión Administradora, la cual determinará sumariamente y en un plazo máximo de treinta días [...]". Así comienza el procedimiento que se detalla en los artículos siguientes.

En ese ámbito, Argentina hizo la presentación de la obra referida y Uruguay respondió con una serie de preguntas que posteriormente detallará el Presidente de la Delegación uruguaya ante la Comisión Administradora. Asimismo, Uruguay formuló otros planteos vinculados a negociaciones en curso que son importantes para nuestro país. En ese sentido, se hizo el pedido de ampliación de información sobre la participación en el mantenimiento y administración del Canal Punta Indio. Como recordarán, en el llamado a licitación, aparece el Canal Magdalena como sustitutivo del Canal Punta Indio. En ese caso, Uruguay recuperaría la soberanía y la jurisdicción -o, al menos, el interés de compartirlo- sobre un canal que está más próximo a la costa uruguaya y que en otras instancias de negociación de la CARP, en los años noventa, fue entregado a la República Argentina. La negociación por el dragado del Canal Martín García a doce metros ya está en marcha a partir del estudio de trazas alternativas. También se trata de exigir reciprocidad por extensión y ensanche del canal de acceso al Puerto de Montevideo, primero a trece metros y luego a catorce metros. Obviamente, se plantean las obras de infraestructura en Nueva Palmira, la participación en el dragado y administración del Canal Punta Indio, la búsqueda de soluciones para los prácticos, de acuerdo con el artículo 27 del Tratado, así como la coordinación necesaria con la CARU, en función de las nuevas instancias de navegación que surgen de ese canal.

Esos fueron los planteos de Uruguay, respecto de los cuales está en marcha el procedimiento en curso, de acuerdo con lo que marca el Tratado del Río de la Plata.

Propongo que se ceda el uso de la palabra al Presidente de la delegación uruguaya ante la CARP para que brinde un informe completo sobre cuáles han sido las negociaciones sobre este y otros temas, porque también hubo versiones de prensa erróneas sobre el estado de situación del Canal Martín García.

SEÑOR ÁLVAREZ.- Quiero referirme a dos puntos importantes.

Como señalaba el señor Ministro se está llevando a cabo un procedimiento que prescriben los artículos 17 a 22 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, que consiste en que la parte que va a realizar una obra que pueda afectar la navegación o el régimen de las aguas del río, tiene que comunicarlo a la contraparte para que esta esté al tanto de lo que va a suceder. A su vez, existe un período en que la contraparte puede presentar o solicitar una ampliación de las preguntas sobre el proyecto presentado, en este caso, por la República Argentina. La República Argentina cumplió con esa propuesta, presentó el proyecto en el ámbito de la CARP, se abrió este plazo y Uruguay realizó una serie de preguntas. A partir de que se traspasa a Uruguay la propuesta, se inicia un plazo de 180 días para que se dé por aprobado el proyecto si no hay comentarios al respecto. En los primeros treinta días se pueden hacer las preguntas para solicitar ampliación de la información proporcionada por la República Argentina originariamente. Por eso, Uruguay presentó una serie de preguntas.

Hay que señalar que la nota presentada por la República Argentina tiene bastante carencias, en el sentido de que es un proyecto muy general, que básicamente habla de cómo va a ser el proyecto de apertura del nuevo Canal Magdalena y que, incluso, contiene mapas ilegibles. En función de esto, se elaboró una batería de cuarenta y siete preguntas que tienen que ver con aspectos relacionados con la navegación del Río de la Plata y la influencia que pueda tener el nuevo canal sobre los cursos de navegación, etcétera. Muchas preguntas son muy técnicas; otras tienen que ver con el posible impacto ambiental de esta obra en medio del Río de la Plata, y otras son más bien administrativas -aunque no menos importantes-, en cuanto a cómo se graficaría este proyecto en mapas oficiales de la República Argentina, el plan de la obra, su financiación, etcétera. Si la Comisión está de acuerdo, voy a leerlas rápidamente para que conozcan su contenido, sin perjuicio de que les vamos a dejar el documento completo.

Voy a leer la lista de solicitudes. Dice: "1. Presentar gráfica del canal proyectado en la 1a. etapa sobre una carta oficial del Servido de Hidrografía Naval correspondiente al área de proyecto, [...].- 2. Presentar gráfica del canal proyectado en la 2a.". Cabe aclarar que el canal se construye en dos etapas. A la primera corresponden unos 50 kilómetros, que van desde el Codillo hasta la isobata de 12 metros; de ahí a la salida al océano hay otra etapa a la que corresponden otros 50 kilómetros. O sea que serían 100 kilómetros en total, pero la solicitud se hace en relación con la primera etapa. Teóricamente, la segunda etapa se construirá más adelante.

Se solicita también: "4. Indicar el arrumbamiento del canal proyectado correspondiente a la 1° etapa.- 5.Indicar el arrumbamiento del canal proyectado correspondiente a la 2a. etapa.- 6

Indicar el kilometraje de la progresiva proyectada hasta la isobata de 12,20 m (40 pies), correspondiente a la 1a. etapa.- 7. Indicar el kilometraje de la progresiva proyectada hasta la isobata de 14,33 m (47 pies), correspondiente a la 2° etapa.- " -el canal se profundiza cuando va llegando al océano "8. Presentar gráfica sobre una carta oficial del Servicio de Hidrografía Naval de las áreas de descarga del material dragado [...] 9

Presentar gráfica sobre una carta oficial del Servido de Hidrografía Naval de las áreas de descarga del material dragado, para el dragado de mantenimiento [...].- 10. Indicar las capacidades de las áreas de descargas para el dragado de apertura y mantenimiento, correspondientes a los canales proyectados de la 1a. y 2a. etapa.-

11. Presentar plano de relevamiento batimétrico de los canales proyectados correspondientes a la 1a. y 2a. etapa [...].- 12. Presentar gráfica sobre una carta oficial del Servicio de Hidrografía Naval de la batimetría de los canales proyectados correspondientes a la 1a. y 2a. etapa [...].- 14. Indicar cuál es el nivel de referencia correspondiente al CERO para las obras de apertura.- 15. Indicar cantidad y emplazamiento del boyado y hasta qué progresivas del canal correspondiente a la 1° y 2° etapa se desplegarían [...].- 17.- Presentar estudios basados en simulador de navegación, que permitan evaluar los movimientos evolutivos de los buques en las zonas de intersección de los canales proyectados [...].- 18. Indicar previsiones para mantener la seguridad de la navegación entre los buques que naveguen por los canales proyectados en la 1a. y 2a. etapa, y los buques fondeados o que maniobren en la Zona de Alijo y Complemento de Carga 'B' BETA.- 11. Indicar previsiones para mantener la seguridad de la navegación [...].- 21. Indicar estimación del tráfico a navegar por los canales proyectados, según tipos de buques, cargas y TRN.- 22. Indicar pendientes mínimas a alcanzar de taludes de acuerdo al tipo de materiales de fondo en las diferentes secciones de los canales proyectados correspondientes a la 1a. y 2a. etapa.- 23. Indicar anchos de

solera y sobreanchos previstos alanzar de acuerdo a los radios de curvatura u otras peculiaridades que se presenten en las diferentes secciones de los canales proyectados correspondientes a la. y 2a. etapa.- 24. Indicar sobre profundización que se tiene previsto alcanzar en las diferentes secciones de los canales proyectados correspondientes a la 1a. y 2a. etapa.- 25. Indicar buque de diseño de los canales proyectados para la 1a. y 2a. etapa.- 26. Presentar planos de proyecto correspondientes a la 1a. y 2a. etapa, incluyendo planta y secciones.- 27. Presentar Plan de Dragado para la apertura correspondiente a la 1a. y 2a. etapa.- 28. Indicar volúmenes de dragado de apertura correspondientes a la 1a. y 2a. etapa.- 29. Indicar volúmenes de dragado de mantenimiento correspondientes a la 1a. y 2a etapa.- 30. Indicar capacidad volumétrica de recepción de material dragado de cada área de descarga [...].-

31. Indicar capacidad volumétrica de recepción de material dragado de cada área de descarga prevista, para la 1a. y 2a. etapa para el dragado de mantenimiento [...].- 32. Indicar tiempo estimado pare el dragado de apertura correspondiente a la 1a. y 2a. etapa.- 33. Presentar Estudio de Impacto Ambiental correspondiente a la 1a. y 2a. etapa, indicando el enfoque metodológico mediante el cual se realizo.- 34. Presentar el Marco Legal e Institucional en relación al proyecto, identificando permisos y restricciones.- 35. Presentar la Línea de Base Ambiental [...].- 36. Presentar la Descripción del Proyecto de Dragado en su relación con los Impactos Ambientales, describiendo los aspectos claves del mismo.- 37. Presentar la Evaluación de Impacto Ambiental, identificando y evaluando la incidencia de los Impactos Ambientales, originados durante las etapas de extracción, transporte y depósito del material, para las Operaciones de Apertura y de Mantenimiento, sobre el Medio Físico (ej: agua, geomorfología, hidrodinámica, sedimentología, corrientes, mareas), Biótico (ej: peces, bencton, plancton) y Antrópico (ej: tráfico marítimo).- 38. Presentar Relevamiento y Modelación Hidrosedimentológica, incluyendo: plan y metodología para efectuar las mediciones de parámetros hidrosedimentológicos, estableciendo los resultados de las modelaciones matemáticas hidrodinámicas y sedimentológicas y aplicación del modelo para determinar el comportamiento del canal proyectado y sus posibles afectaciones sobre corrientes y sedimentación de otros canales dentro del río.- 39. Presentar Campaña de Muestreo y Evaluación Sedimentológica [...].- 40. Presentar impactos sobre la Turbidez de las Aguas [...].- 41. Presentar las Medidas de Mitigación [...].- 42. Presentar Plan de Gestión Ambiental, estableciendo las Medidas de Mitigación [...].- 43. Presentar Programa de Monitoreo del Dragado y la Disposición [...].- 44. Presentarla Autorización Ambiental emitida por la autoridad correspondiente.- 45. Indicar qué previsiones existen para mantener el Canal de Punta Indio (desde el 'Codillo' hasta el Km 239.1), en cuanto a su profundidad, ancho y condiciones de navegabilidad en general, respecto a las condiciones actuales, una vez finalizadas las obras proyectadas.- 46. Reseñar todos los estudios realizados para la determinación de la factibilidad técnica y ambiental para los canales proyectados en la 1a. y 2a etapa".

Además solicitamos que "aclare la información establecida en el último párrafo [...] donde se establece a título meramente informativo, que el servicio de Hidrografía Naval Argentino informó que procedió a cartografiar la traza del nuevo canal [...], así como a actualizar el Derrotero Náutico y el Listado de Faros y Señales del Río de la Plata".

Se trata de una amplia gama de preguntas. Podemos hacer una comparación: cuando presentamos el proyecto de extensión y profundización del Puerto de Montevideo recibimos unas veinte preguntas de parte de Argentina. Pienso que las preguntas que presentamos en este caso son muy pertinentes; incluso, la delegación de Argentina manifestó que iban a tomar nota de ellas y a proporcionarnos la información para que luego comience el plazo de 180 días para que se dé por aprobado el proyecto.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Es importante destacar que se contesta inmediatamente después de que se presenta el proyecto en la CARP, en los términos que señaláramos; se hacen las preguntas; Argentina acepta su pertinencia, y por lo tanto admite que el procedimiento está en curso y que no hay nada aprobado hasta la fecha, como surge muy bien de las actas anteriores. Entonces, la versión de prensa es completamente errónea e infundada, y no sabemos qué objetivo tenía.

Por otra parte, es oportuno aclarar la situación del canal Martín García en cuanto a que no ha habido ningún desmoronamiento de los veriles, como se señalara. Están en perfectas condiciones y tienen la dureza y la consistencia que requieren. No se habían comenzado a realizar las tareas de mantenimiento porque todavía no eran necesarias; si uno mira las gráficas del canal, encuentra que apenas hay una sedimentación muy pequeña en los costados, contra los veriles, pero nada que afecte la navegación. Están pasando por ese canal diez o doce barcos por día sin que haya habido ningún problema de navegación ni ninguna varadura, como ocurrieron algunas veces en el pasado. La situación se planteó a partir de una renegociación que la Comisión Administradora del Río de la Plata tuvo con la Administración Nacional de Puertos y con la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de Argentina para determinar precios más convenientes para los países en cuanto a las tareas a realizar, ajustándolos al metro cúbico y no completamente a la prestación del servicio; es decir, se paga según cuánto sacan.

Esos serían los dos principales temas que están en la Comisión Administradora del Río de la Plata y la delegación de Uruguay está trabajando en ellos, siguiendo los procedimientos y los trámites normales, de acuerdo con las instrucciones impartidas.

SEÑOR PENADÉS.- Agradecemos la gentileza de nuestros colegas de la Cámara de Diputados al haber invitado a la Comisión de Asuntos Internacionales del Senado y permitir a sus integrantes hacer uso de la palabra.

La presencia del señor Ministro y de las autoridades que lo acompañan reviste gran importancia porque para nosotros el asunto que hoy se está informando es de una relevancia geopolítica realmente trascendente para los intereses de nuestro país

Las primeras intervenciones del señor Ministro y del Presidente de la Comisión Administradora del Río de la Plata han sido aclaratorias de algunos puntos, pero se me sabrá disculpar si insisto en algunos de ellos ya que quiero que quede absolutamente despejada cualquier duda respecto a los procedimientos que se han llevado adelante producto, entre otras cosas, de que yo no escuché a la prensa sino al Embajador argentino acreditado ante nuestro Gobierno decir que Uruguay había concedido el beneplácito para la construcción del Canal Magdalena en el año 2006 y que se iba a construir sí o sí. Reitero que yo escuché al Embajador de la República Argentina decir eso en una entrevista que le hiciera un medio periodístico de nuestro país.

De manera que sin perjuicio del trabajo realizado en la Comisión Administradora del Río de la Plata me gustaría que el señor Ministro nos informara, en primer lugar, sobre las actitudes que la Cancillería está pensando asumir o está asumiendo, y si existen o no contactos como para analizar este tema ya no solo en el ámbito de esa Comisión sino al más alto nivel, porque la decisión argentina de la construcción de este canal tiene una implicancia realmente trascendente para Uruguay y creemos que no debe ser solo tema de atención de esa Comisión sino de toda la Cancillería, ya que pocos temas deben ser tan importantes como el presente. Por ese motivo, me gustaría que el señor Ministro nos pudiera informar qué instrucciones se han impartido tanto a la Comisión Administradora del Río de la Plata como a nuestra Embajada en Buenos Aires y a todos los servicios de su dependencia para seguir de cerca esto porque, sin perjuicio de las preguntas que Uruguay ha hecho llegar y de las que diera cuenta el señor Presidente de la CARP,

tenemos conocimiento de que en Argentina ya están llevándose adelante todos los procesos licitatorios correspondientes para la construcción del Canal. Pediría al señor Ministro una primera confirmación sobre si eso es así, lo que se desprende de las afirmaciones que hemos escuchado del jerarca de la Subscretaría de Puertos y Vías Navegables y de la Administración del Gobierno argentino. Entonces, si el Uruguay tiene ante sí una decisión unilateral en ese sentido -como parecería-, querría saber qué medidas se está pensando adoptar al respecto.

En segundo término, querría saber si este tema ha sido analizado en la Comisión Administradora -de manera de que la actitud no fuera solamente la de realizar una serie de preguntas de carácter técnico, aunque me parecen absolutamente de recibo y correctísimas- y si se están estudiando en conjunto las implicancias que puede llegar a tener la decisión de la República Argentina acerca de la construcción del Canal Magdalena. En ese sentido, también nos interesaría que el Presidente de la Comisión Administradora del Río de la Plata nos pudiese informar si en algún momento en las sesiones de la CARP se ha llegado a poner de manifiesto por parte de la delegación argentina, que en el pasado este asunto fue discutido y si esa delegación ha sostenido que la contraparte uruguaya habría concedido o no el beneplácito para la construcción de este Canal. Todo parecería indicar que no, porque si fuese así no deberían ser de recibo las preguntas que se acaban de hacer llegar como parte del mecanismo que tienen los países para estar debidamente informados de la inversión que se realiza. La respuesta podría ser hasta de Perogrullo, pero es muy importante ya que estos episodios se están manejando en dos ámbitos: el de Gobierno y el del Derecho -en este caso lo establecido en el Tratado del Río de la Plata-, que por lo que se observa no condicen con las decisiones de Gobierno que viene adoptando la República Argentina en cuanto a la decisión de la construcción de dicho Canal. Por lo tanto, tanto, nos gustaría que el Presidente de la CARP hiciera alguna reflexión acerca de si ha habido algún tipo de discusión en ese sentido en el seno de la Comisión

Por otra parte, quisiéramos preguntar al señor Ministro si en la Cancillería se están analizando las consecuencias que puede llegar a tener la decisión unilateral de Argentina en cuanto a la construcción de dicho Canal. Esperemos que eso haya quedado en el plano de la teoría y no haya pasado de él, pero desearíamos saber qué actitudes está pensando asumir el Uruguay o la Cancillería en caso de que se confirme esa decisión unilateral, lo que esperemos que no suceda. ¿Por qué digo esto? Porque creo que la primera actitud que el Uruguay debería tratar de llevar adelante -hablo a título personal- es la de impedir la construcción de este Canal, dicho con la claridad que se deben decir las cosas. Lo expreso porque están en juego muchos intereses geopolíticos para el Uruguay y para los puertos uruguayos y esto puede tener consecuencias en la economía de nuestro país, en la generación de fuentes de trabajo, etcétera.

Como contraparte he escuchado al Presidente de la República referirse públicamente a este tema, diciendo que si los argentinos comienzan a construir el Canal Magdalena nosotros reclamaríamos la totalidad de la administración del Canal Punta del Indio y su dragado, así como el dragado del canal de acceso al Puerto de Montevideo. Estas afirmaciones fueron hechas por el Presidente de la República, por lo que quiero saber si esto está siendo analizado por parte del Gobierno. Además, no sé hasta qué punto es positivo que el Uruguay, cuya primera actitud creo que debería ser la de la defensa a ultranza de lo establecido en el Tratado del Río de la Plata, manifieste que ya está pensando en la solución "B". Por ese motivo me gustaría conocer una opinión del señor Ministro en relación a este episodio que no tiene a su promotor en la prensa sino en actores de Gobierno. Me refiero, precisamente, al Presidente de la República y a afirmaciones hechas por el Embajador de la República Argentina ante Uruguay.

De manera que querría saber si el Ministerio de Relaciones Exteriores está analizando qué contrapropuesta o qué acciones podría llegar a realizar Uruguay ante el mensaje que subliminalmente se está recibiendo en esta costa del Río de la Plata por parte de Argentina en cuanto a que el canal se hace o se hace. Me gustaría conocer qué procederes va a seguir el Uruguay para defender la cuotaparte que le corresponde en la vigencia del Tratado del Río de la Plata, por lo que pediríamos algún comentario al respecto.

Con relación al dragado del Canal Martín García la nota de prensa no es lo que más me preocupa, sino el hecho de que está sustentada en las afirmaciones que hace el Presidente de la Administración Nacional de Puertos. En ella aparece entrecomillado lo que el ingeniero Alberto Díaz habría manifestado en cuanto a que hace más de ciento ochenta días que el Canal no se draga y que ha habido algunos problemas en su dragado, a pesar de que para el Uruguay las decisiones que se adoptaron en su momento y fueron largamente anunciadas por parte del Gobierno, referían a que se había llegado a un acuerdo por el que el canal iba a estar en permanente mantenimiento por parte de las autoridades públicas uruguayas y la contraparte argentina, a tal punto que la draga destinada por la Administración Nacional de Puertos tuvo que ser parte de un acuerdo entre esta y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que comenzara a cumplir roles que no estaban asignados por ley.

Pero, además, lo más sorprendente -me gustaría que el señor Ministro lo aclarara- es que el problema por el que parecería que no se ha dragado el Canal Martín García en estos ciento ochenta días es de precios. Parece hasta ilógico que el problema sea de precios cuando las dos entidades que se encargan del dragado son públicas, dependientes de los Gobiernos de Uruguay y Argentina y uno de los motivos por los cuales se dejó de lado la participación de una empresa extranjera en el dragado del canal tenía que ver con los precios. No creo que sea una buena noticia que se diga muy suelto de cuerpo que hace ciento ochenta días que el Canal Martín García no se está dragando, por más que no haya ningún tipo de problemas en cuanto a la seguridad en la navegación. En ese sentido, en la nota de "El Observador" del día 4 de agosto, aparecen afirmaciones de peritos argentinos que dicen que el canal está teniendo problemas, fundamentalmente en la solera y en su tamaño y, a su vez, otras que expresan que habría sido una decisión de la CARP el hecho de pasar un remolcador con una especie de arado, que aró los costados de las varas del canal. Entonces, nos gustaría saber si la información que fue publicada en el diario "El Observador" es correcta y conocer algún comentario del señor Ministro de Relaciones Exteriores.

Reitero el agradecimiento y la generosidad de los señores Diputados por brindarnos este tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Debo aclarar que en el momento en que se resolvió convocar al señor Ministro a esta Comisión se estaba realizando un planteo en el mismo sentido en la Comisión del Senado. Por lo tanto, junto con su Presidente, el señor Senador Baráibar, acordamos que la convocatoria se realizara a partir de nuestra invitación, aunque obviamente íbamos a invitar a participar -como correspondía- a los miembros de esa Comisión del Senado, ya que no podemos hacer una reunión conjunta; en la Cámara no hay marco reglamentario para que puedan sesionar conjuntamente Comisiones del Senado y de esta Cámara, como sí ocurre en el Senado.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Definitivamente, la veracidad de la propuesta argentina se puede constatar a partir de la lectura que hizo el Embajador Gustavo Álvarez del planteo presentado en el marco de la Comisión Administradora del Río de la Plata para ser considerado de acuerdo con los

procedimientos de los artículos 17 al 22. Obviamente, eso no se aceptó, porque por algo comienza la propuesta y se hace por parte de Argentina. Probablemente, la confusión del Embajador Dovena tiene que ver con un planteo del año 2006 que refería a una traza completamente diferente, que tampoco fue aceptada sino con determinados condicionamientos que había puesto Uruguay en cuanto a coparticipación y a la profundización del Canal Martín García. Obviamente, al no haberse avanzado en la aceptación de esas condiciones, quedaron por el camino. Aparecieron versiones de prensa pero este tema nunca se presentó de esta manera en la Comisión Administradora del Río de la Plata ni en las instancias institucionales bilaterales entre los dos países. Eso simplemente se dijo en un reportaje a la prensa, tal como lo señalara el señor Presidente de la República en su momento.

Sí se ha hecho constar la improcedencia del llamado porque, obviamente, no debe tener andamiento hasta que el proyecto no sea aprobado definitivamente en el marco de la Comisión Administradora del Río de la Plata. Esos planteos se hicieron al más alto nivel, es decir, con los Cancilleres y en la Comisión Administradora del Río de la Plata. Por lo tanto, en esto no se tomó ninguna decisión unilateral, desde el momento en que Argentina hizo el planteo en la Comisión Administradora y que el procedimiento está en curso.

Los planteos formulados por Uruguay en la CARP no solo fueron los técnicos, sino también los políticos que ameritaba la situación, ya que es improcedente que se realice un llamado a licitación antes de ser aprobado el procedimiento; obviamente, las consideraciones que contienen muchas de las preguntas también tienen que ver con intereses de Uruguay, y teniendo en cuenta que deben ser defendidos de la mejor manera.

Nosotros, para la mejor defensa de esos intereses, hicimos un repaso de las consecuencias que podría tener la realización de este trazado, ya que Argentina tendría la ventaja de acceder directamente al océano evitando toda negociación con Uruguay respecto al eventual desplazamiento hacia el este del pontón de recalada. Sin duda, la nueva opción abarataría costos del practicaje argentino y discurriría con mayor proximidad de la costa argentina que de la uruguaya. Además, es probable que Argentina pierda interés en el Canal Punta del Indio por realizarse esta obra, razón por la cual pedimos el mantenimiento de dicho Canal.

Asimismo, el praticaje uruguayo se vería afectado por la lejanía relativa a nuestras costas, la zona Alfa en relación con la Beta. Además, la zona Alfa se vería afectada en el suministro de los servicios que brinda.

No obstante, hay algunos puntos a considerar con respecto a esta obra. El primero de ellos es el costo -aparte de las observaciones y preguntas técnicas que realizó Uruguay-, que sería de US$ 300:000.000 o US$ 350:000.000, lo que no es algo que uno junte todos los días para la realización de este tipo de obra. El segundo es que los barcos no necesariamente preferirán ir por este camino, que queda lejos de la costa; en cambio el Canal Punta del Indio -pensando en la prestación de servicios- queda cerca de Montevideo, por lo que los prácticos pueden bajarse y tomar una lancha y llegar en dos horas. En realidad, el futuro canal tiene muchas cosas sin ser resueltas, por lo que su conveniencia no es tan clara para la República Argentina como a la hora de brindar servicios por parte de los barcos. Por lo tanto, como alternativa, tiene sus deficiencias comparado con el Canal Punta del Indio. Creemos que eso es algo que debemos tener en consideración y lo hemos planteado en la Comisión Administradora del Río de la Plata.

Obviamente, la defensa del Tratado hace que hayamos ido por el procedimiento de los artículos 17 a 22; además, no podemos oponernos a su realización cuando es viable

en cuanto a la seguridad de navegación y a las condiciones que brinda. Por lo tanto, lo máximo que puede hacer Uruguay es coparticipar y sumarse a la coadministración y mantenimiento del Canal Punta del Indio. Por supuesto, quizás el Embajador Álvarez quiera ampliar algunos aspectos más.

En cuanto a los entrecomillados que puedan publicarse en la prensa, quiero decir que he visto muchos malos entrecomillados de cosas que yo he dicho como para tomarlos literalmente. Sin perjuicio de ello, tenemos que levantar algunas de las observaciones que surgen del artículo de prensa.

El Canal, en realidad, no ha tenido problemas de mantenimiento. Si se observa la situación actual, solo se podría decir que se ha sedimentado un poco un pequeño sector, lo que no está afectando al Canal, ni indica que se debería haber hecho un mantenimiento en forma urgente durante los ciento ochenta días que pasaron.

Por otra parte, era importante la negociación en términos de precios, aunque se tratara de entidades públicas de los dos países. En realidad, dichas entidades también buscan el mejor beneficio y la mejor rentabilidad, y esa es la razón de los planteos realizados en la Comisión Administradora del Río de la Plata. Lo que se buscaba era cobrar por metro cúbico y no por el servicio; eso, muchas veces hace una diferencia en cuanto a los precios, u obliga a sacar más sedimentación o lodo del fondo. Por lo tanto, creo que la Comisión Administradora actuó muy bien en ese sentido, ya que un año le puede tocar la tarea a la Administración Nacional de Puertos, pero al otro hay que pagarle a la República Argentina, por lo que es bueno que el precio esté claro y que la conveniencia de la Administración Nacional de Puertos o la conjunción de intereses que pueden tener vías navegables no afecten la buena administración de la CARP.

Creemos que el acuerdo que se alcanzó en las últimas semanas es muy conveniente para Uruguay y, obviamente, están dadas las condiciones para continuar el mantenimiento, ya que no se ha visto afectada la seguridad de la navegación. En realidad, si vemos estadísticas sobre épocas anteriores a la asunción de la administración conjunta por los dos países, podremos observar que había una varadura una vez por mes, pero en este tiempo, prácticamente, no ha habido ninguna. Por lo tanto, podemos decir que ese inconveniente se ha reducido a cero, y se ha logrado a través de un trabajo mancomunado e interinstitucional -con la intervención uruguaya y argentina- entre la Prefectura, la Marina, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Administración Nacional de Puertos y la Comisión Administradora del Río de la Plata.

SEÑOR ÁLVAREZ.- Simplemente, quería agregar dos datos a fin de contestar las consultas realizadas por el señor Senador Penadés.

A partir del año 2013 la CARP aumentó sus actividades, y puede decirse que desde ese momento Uruguay ha contado con mayor responsabilidad y control directo sobre el mantenimiento y los aspectos de funcionamiento del Canal.

Con respecto al dragado de mantenimiento, se acaban de firmar los acuerdos específicos con la Dirección Nacional de Vías Navegables de la República Argentina y la Administración Nacional de Puertos de nuestro país, que tienen una característica. En realidad, antes y después de los dragados se realizará una batimetría, lo que cual permitirá señalar exactamente el volumen que se extrae del río y aplicar la tabla de US$ 6 por metro cúbico que se le pagará a las empresas. Además, la CARP está en condiciones de hacer un plan de dragados que permite que con la realización de una batimetría general se pueda especificar exactamente cuáles son los lugares prioritarios a dragar, en función del mayor volumen de sedimentación que exista en cada uno de los tramos. Esto antes no sucedía; se le adjudicaba un tramo a la Agencia Nacional, y esta organización

hacía el dragado de acuerdo con las batimetrías que se iban haciendo. Ahora, la CARP tiene capacidad para realizar las batimetrías y el balizamiento. Además, adquirió tres naves y tiene equipos técnicos -mareógrafos, pilotos automáticos, torres de comunicación- que están a la vanguardia de las técnicas de navegación. Cabe agregar que todo esto se fue construyendo en el marco de la subsede de la CARP, que está en Colonia, en donde hay un organismo técnico capaz de realizar todas las actividades de administración y mantenimiento del Canal Martín García, excepto el dragado de mantenimiento, considerando que la Comisión no cuenta con una draga propia. De todos modos, dicho organismo cuenta con personal idóneo, que en su mayoría es uruguayo. En realidad, técnicamente, la subsede de Colonia podría ser el organismo binacional del que hablan las Notas Reversales de enero de 2013. Sin duda, políticamente no estamos en ese punto, pero la CARP está capacitada desde el punto de vista técnico para hacer todo este tipo de actividades.

En cuanto a la nota de "El Observador", quiero señalar que lo que hay en el Canal es una sedimentación, tal como mostró el señor Ministro en los documentos. En realidad, tenemos todas las batimetrías de 2013 y 2014, que pueden ser examinadas en detalle por los señores legisladores.

Por otra parte, a veces las notas periodísticas -no voy a decir que tergiversan- no reflejan bien algunas cosas. Digo esto porque se hizo referencia a que se desmoronó el Canal porque la CARP inició una operación y pasó un barco por allí, lo que no es así. En realidad, el remolcador Santa Lucía, que es una de las tres embarcaciones de la Comisión Administradora del Río de la Plata, no puede producir desmoronamientos o taludes porque trabaja en sentido longitudinal del Canal y a la altura del pie del talud. Además, es el barco que se pasa después de que se hace el dragado para realizar un aplanamiento de las imperfecciones que quedan por el trabajo de dragado. O sea que no podría haber sucedido eso; pero tampoco podría haber sucedido porque el remolcador Santa Lucía no efectuó tareas de barrido desde el 27 mayo de 2014, y cuando efectuó esas tareas, en febrero y marzo y en abril y mayo de 2014, trabajó en los kilómetros 72 a 75, 67 a 70, 70 a 73 y 40 a 40.5, que no están ni cerca del kilómetro 51 que es donde, según la nota, se produjeron esos desmoronamientos.

Con respecto al récord de navegación, en los últimos tres años hubo tres incidentes, que se generaron por problemas de navegación de los tripulantes de los buques; por lo tanto, ninguno se produjo por alguna estrechez en el Canal.

SEÑOR PENADÉS.- Agradezco mucho la información brindada.

Por otro lado, me gustaría que el señor Ministro dejara el material que mostró, a los efectos de que pueda ser repartido a los señores legisladores para tener una idea clara de lo que se ha dicho

Asimismo, me gustaría contar con información -si se puede dar ahora sería muy bueno, pero si no es así el señor Presidente de la CARP puede enviarla- sobre las ecuaciones económicas que implicaban el dragado del Canal Martín García durante la época en que lo hacía un concesionario y sobre la que se hizo en una primera etapa entre la Administración Nacional de Puertos y la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la República Argentina. También me gustaría saber si se puede conocer esa ecuación económica hacia delante, ya que al parecer los debates que se llevaron a cabo fueron por las diferentes visiones con respecto a cómo calcular el dragado del canal; aparentemente, algunos lo hacían por metro cúbico y otros, si no entendí mal, por tiempo trabajado u horas de servicio brindadas. En ese sentido, nos gustaría que si hoy no se posee la información, se nos haga llegar.

Por otra parte, nos gustaría saber si la Cancillería está haciendo algún análisis con relación a las consecuencias que el nuevo trazado del canal Magdalena tendría en el funcionamiento del puerto de Buenos Aires. Creo que es un elemento muy interesante producto de que, mal o bien, el puerto de Buenos Aires sigue teniendo gran importancia y no sé si, desde del punto de vista de su viabilidad, la construcción de este canal implicaría algún tipo de pérdida de competitividad o de ecuación con relación a las posibilidades de llevar adelante la tarea de carga comercializada desde el puerto de Buenos Aires. Quisiera saber si ese es un estudio que la Cancillería está realizando o piensa realizar, ya que el nuevo trazado de este canal y las nuevas decisiones que se puedan adoptar en la construcción de un puerto de aguas profundas en el margen occidental del Río de la Plata, pueden tener como consecuencia la pérdida de importancia geopolítica que el puerto de Buenos Aires ha tenido y tiene.

Finalmente, en el caso de que se fuera a construir este nuevo trazado del canal Magdalena, quisiera saber si la Cancillería, la CARP, ha manifestado -en la eventualidad de que terminadas todas las consultas, levantadas todas las observaciones y acordadas todas las posibilidades que pudiesen ocurrir- que Uruguay piensa reclamar la coparticipación en la construcción para posteriormente tener la coparticipación en la administración de dicho canal.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- No tenemos ningún inconveniente en dejar el material, y el Embajador Álvarez ya lo ha señalado. Así que pediría que los mapas y las gráficas se las solicitaran al Capitán Aguiñaga, luego de finalizada la reunión.

En cuanto a la coparticipación, la hemos solicitado. Lo señalamos en nuestra respuesta a la delegación argentina ante la Comisión Administradora del Río de la Plata, y eso ha quedado más que claro.

Con respecto a las consecuencias de este nuevo trazado para el puerto de Buenos Aires, son las que hemos venido analizando en cuanto a brindar servicios y al tráfico que va por el canal Punta Indio, que hoy sería el acceso directo del océano. No obstante, es conveniente tener en cuenta que los barcos que van a Buenos Aires, van a Buenos Aires, y los que vienen a Montevideo, vienen a Montevideo, en función de las diferencias de calado que tienen los dos puertos y a las capacidades y servicios que se pueden brindar. Obviamente, los puertos de Nueva Palmira y Montevideo, así como el proyectado puerto de aguas profundas, le dan a Uruguay las mejores condiciones de competitividad, con las observaciones que hemos formulado en otras oportunidades en cuanto a las disposiciones que ha tomado Argentina con respecto al trasbordo. Pero también hemos fortalecido otras variables que implican que la salida de carga por puertos uruguayos va a ser cada vez más importante en función de la expansión productiva que han tenido los Estados mediterráneos de Brasil, Bolivia y Paraguay, y de que el ingreso por el puerto de Montevideo es, en términos logísticos, prácticamente de los más eficientes que puede brindar la región. La respuesta en esto siempre es más inversión, mejores condiciones de navegación, mejores servicios portuarios y mejor infraestructura portuaria, y a eso apuntamos en Nueva Palmira, en Montevideo y, obviamente, con el puerto de aguas profundas.

SEÑOR ÁLVAREZ.- En cuanto a los costos del dragado de mantenimiento, podemos decir que cuando estaba en vigencia el contrato con el concesionario Riovía S.A., el costo para el año 2009 fue de 11,9 millones de dólares; el costo para el año 2010 fue el mismo, o sea, 11, 9 millones de dólares; el costo para el año 2011 fue de 12,6 millones de dólares, y el costo para el año 2012 de 14,9 millones de dólares, que fue un 97% mayor al peaje recaudado ese mismo año, que alcanzó la suma de 7,6 millones de

dólares. A partir del año 2013 se produce la caída de la concesión en el primer mes de ese año, y el costo fue de US$ 774.500, pero se produce el aumento del peaje y, por lo tanto, se aumentó la recaudación que, en este caso, pasó a estar administrada por la CARP. En este momento, la CARP es la que recauda y administra el peaje del canal Martín García, y podemos decir que el peaje subió de unos 7 millones de dólares a los aproximadamente 10,7 o 10,8 millones de dólares.

El costo d las campañas de mantenimiento de 2013- 2014 y las previstas para el año 2015 por la ANP y la Dirección Nacional de Vías Navegables, fue el siguiente. El costo de la campaña 2013 fue de 8,2 millones de dólares, correspondiendo 2,1 millones de dólares a la Dirección Nacional de Vías Navegables y 6,1 millones de dólares a la Administración Nacional de Puertos.

Según el nuevo acuerdo firmado, se prevé que se pague US$ 6 por metro cúbico dragado. Se estima que para la campaña 2014 se va a tener que dragar un millón cuatrocientos mil metros cúbicos y, para el año 2015, un millón quinientos mil metros cúbicos, lo que tendría un costo total de 8,2 millones de dólares para la campaña 2014 y aproximadamente unos 9 millones de dólares para la campaña del 2015.

En este momento, el costo del metro cúbico en el mercado, si lo contratáramos con una compañía externa, sería de US$ 4 o de US$ 5, pero hay que ver que nuestras compañías necesitan cierto margen porque tienen que ajustar los barcos, ya que realizan una cantidad de tareas que no eran llevadas a cabo por la administración, entonces eso requiere un margen un poco mayor de pago.

Por otro lado, en este momento, estos 8,2 millones de dólares que se prevén para la campaña 2014, son nada más que para el dragado de mantenimiento. Anteriormente, en las campañas de 2013 y en la de los primeros tres meses de 2014, las administraciones nacionales también realizaban tareas de batimetría y de balizamiento en algunos aspectos, lo cual incrementaba los costos.

SEÑOR TROBO.- Quisiera formular algunas preguntas al señor Ministro, y como el señor Vicepresidente está de licencia, voy a solicitar a la Comisión que designe un Presidente ad- hoc.

SEÑORA LAURNAGA.- Propongo al señor Diputado Mahía como Presidende ad-hoc.

SEÑOR PRESIDENTE.- En discusión la propuesta presentada.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuatro en cinco: AFIRMATIVA.

(Ocupa la Presidencia ad- hoc el señor Representante Mahía)

SEÑOR GARINO GRUSS.- Saludo la convocatoria y la iniciativa, y agradezco a las autoridades por su comparecencia ante la Comisión.

Tengo la resolución por la cual se llama a hacer los trabajos en este nuevo canal y la verdad que la intención de realizar estas obras uno las puede leer de la resolución. Parte de la Resolución Nº600/2014 del Ministerio del Interior y Transporte, Secretaría de Asuntos Políticos de Argentina dice -leo textualmente- : "[...] la mayor parte de los buques puedan salir de nuestros puertos" -puertos argentinos- "a plena carga con productos de origen nacional, evitando así que deban completar carga en puertos del exterior [...]". Esa intención de hacer todos los servicios portuarios de la región en Argentina por parte de las autoridades argentinas es más que evidente y clara. Por más que se tenga

entusiasmo y se destaquen algunas ventajas logísticas de los puertos nacionales y los futuros puertos -porque el puerto de aguas profundas todavía no está-, la intención de Argentina es evidente.

Debo decir que de las cuarenta inquietudes que presentó el Gobierno, a través de la Comisión Administradora del Río de la Plata, me pareció buena la respuesta, pero debo destacar con preocupación la posición argentina de que esta ya es una decisión tomada, y que Uruguay ha dado cierto beneplácito o ha aceptado dicha construcción.

No quiero repetir varios de los conceptos del Senador Penadés, que me parecieron muy buenos, pero cuando le preguntó al Canciller si Uruguay dio el beneplácito a esto, sí o no, el señor Ministro contesta que esto lo condicionan a dos cuestiones: a la coparticipación y al dragado del canal Martín García; eso fue lo que me pareció escuchar. Nos parece que entramos en un terreno semántico, pero coparticipar es estar aceptándolo.

Siguiendo este tema en la prensa, parece que hay un acta en la CARP, la 416, de noviembre de 2006 -tal vez me puedan corregir, aprovechando que está su actual Presidente- en la cual figuraría que Uruguay aceptó o dio su beneplácito para esta construcción. Pido que se aclare.

Propongo que, tal vez, esa acta pueda ser aportada a la Comisión, y así podemos ver fehacientemente cuál fue la posición de la delegación uruguaya, si se aceptó o no este nuevo canal. Reitero nuestra preocupación por analizar el plano de la construcción, porque nos está dejando afuera de cualquier servicio, hasta complementario, con Argentina, y también por leer la propia resolución de Argentina que está convocando con dos mil quinientos millones de pesos -unos US$ 300:000.000 o US$ 350:000.000- a hacer esta construcción, este canal, para evitar servicios de puertos extranjeros, en este caso, de los uruguayos.

Cuando en la Comisión votamos invitar a las autoridades para que vinieran a aclarar, hicimos el trabajo de ir completando información y ahora, con estas afirmaciones en la propia resolución que convoca los trabajos, estamos más preocupados que antes de convocarlos.

Me gustaría saber si se puede contar con el acta de la Comisión Administradora del Río de la Plata del año 2006. Tengo el dato de que es el acta Nº 416 de noviembre de 2006, pero tal vez esté equivocado.

Creo que nosotros no tenemos potestad para pedirla como un pedido de informes, porque se trata de un organismo internacional, por lo tanto está bueno aprovechar esta oportunidad. Me gustaría saber si se puede contar con esa acta. El Canciller, que me hace que no con la cabeza, quizás quiere aclarar algo.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- El hecho de que la República Argentina quiera salir de sus puertos con carga completa ha funcionado desde la fundación de Montevideo. Desde entonces ha comenzado una lucha de puertos por la carga de la región. Tiene sus jalones en las luchas independentistas y luego de la independencia de los dos países. O sea que ese ha sido un viejo objetivo de la Argentina y puede aparecer refrendado en alguna resolución. Pero, tanto la República Argentina como la República Oriental del Uruguay deben cumplir con el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y por tanto, ceñirse a los procedimientos que allí se indican. Esto es válido para la República Argentina y para la República Oriental del Uruguay. Ni ellos ni nosotros podemos soslayar la normativa vigente entre los dos. Y queda muy claro que no es una decisión tomada. Nosotros hicimos referencia a esa Acta del 2006 pero el nuevo planteo de la República Argentina -como dijimos antes- es un trazado completamente

diferente al que propuso en el 2006. Y la propia República Argentina lo entiende así cuando hace un nuevo planteo para la realización de este nuevo canal.

Por lo pronto, "La República Oriental del Uruguay, a través de su Delegación ante la Comisión," -como dice el Acta- "rechaza la existencia de dicho acto unilateral" -que significa la licitación- "por ser contrario a las disposiciones del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, en especial a lo dispuesto en los artículos 17 y 18 del mismo". El rechazo de Uruguay fue más que claro en cuanto a cómo ambas partes tienen que ceñirse al procedimiento vigente. Obviamente, Uruguay no dio su beneplácito. Esta obra se planteó en abril y, por lo tanto el procedimiento está en curso. Si hubiera sido una obra aceptada en algún momento por el Uruguay no habría un nuevo planteo de la Argentina con las características de la propuesta de abril.

Los temas de logística y sus consecuencias -sobre lo que respondimos al señor Senador Penadés- han sido analizados por Uruguay. Obviamente, también se vinculan con el cumplimiento del Tratado, que es lo más importante en este caso, y debemos preocuparnos en fortalecer las mejores condiciones de competitividad para los puertos uruguayos.

Creo que el señor Embajador Álvarez debe tener las actas del 2006, que no tienen relevancia respecto al nuevo planteo de abril de la República Argentina, pero si es de interés histórico conocerlo, el señor Embajador podría leerlas.

SEÑOR ÁLVAREZ.- Quiero poner énfasis en lo que el señor Ministro señaló respecto a que, cuando Argentina presenta las notas que contienen el proyecto de salida al mar a partir de los puertos interiores, plantea un plan de dragados en el que se determinan dos tramos: uno que se llama Alfa y el otro Beta. Uno de los tramos hace todo el trazado por el canal Punta Indio, y el otro se abre a un futuro canal llamado Magdalena. La República Argentina plantea un plan de dragado para llevar de 32 a 36 y 40 pies alternativos Alfa y Beta. También destaca que, en función de los resultados de los estudios efectuados, se concluyó que para profundizaciones de la vía navegable para calados de hasta 10,97 metros resulta conveniente, por el momento, mantener la traza actual del canal Punta Indio por Alfa. Es decir que se descarta totalmente la prosecución del proyecto por el tramo Beta, que es el del canal Magdalena. Todo esto está acompañado de planos adjuntos en los que se determina cómo va a ser el dragado. En el plano adjunto se mantiene el trazado por Alfa con la salida a este tramo. Una vez más quiero reiterar que esto es lo que se presentó y Uruguay le da su aprobación, condicionado a esas dos características, es decir que el canal Punta Indio tenga la misma profundidad que el canal Martín García -que este se profundice a 36 pies- y que Uruguay pueda tener la coadministración del trayecto por Martín García y por Punta Indio. Esto no fue aceptado por Argentina.

Por otra parte, la Resolución Nº 584, de 17 de julio de 2013, de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables dice expresamente: "Que en cumplimiento de los tratados internacionales vigentes, la documentación pertinente se sometió al proceso de consulta previa del Artículo 17 del Capítulo II -Navegación y Obras del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, y que como tal consta en Acta Nº 416 del 14 de noviembre de 2006 de la Comisión Administradora del Río de la Plata la Delegación de la República Oriental del Uruguay prestó acuerdo a la solicitud de la Delegación de la República Argentina, realizada por medio de la Nota de la Delegación Argentina Nº 998 [...] (contiene Nota Nº1187/2005 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables) y de la Nota de la Delegación Argentina Nº 1018 del 7 de junio de 2006". Precisamente, estas notas son las que presentan el plan de dragado, en el que se establece que se opta directamente por la opción Alfa. Y esa es la que Uruguay está autorizando.

También cabe agregar que en esta última resolución del Ministerio del Interior y Transporte de 2014 no se hace mención alguna a esta autorización, porque obviamente no consideran que esta se haya dado. Creo que esto es muy importante. A su vez, la delegación argentina acepta los procedimientos y, por tanto, es una aceptación de que no habría una autorización. Si la hubiera, la delegación argentina no aceptaría este procedimiento.

Por último, el 2 de setiembre del año 2013, Uruguay presentó una nota a la delegación argentina comentando, precisamente, la disposición Nº 584 del 17 de julio de 2013 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de Argentina en la que se establece que la citada disposición en su considerando séptimo reza que "la documentación pertinente se sometió al proceso de consulta", etcétera. En atención a ello, y tomando en cuenta que se advierte la falta de coincidencia entre los antecedentes y lo citado en la disposición Nº584, la delegación uruguaya solicita a la argentina las informaciones correspondientes a la inconsistencia detectada. Nosotros hemos estado rechazando esta interpretación y entendemos claramente que no hubo autorización alguna.

SEÑOR GARINO GRUSS.- Nos gustaría contar con esa acta.

SEÑOR ÁLVAREZ.- Se la haremos llegar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, si así se desea, se adjuntará a la versión taquigráfica.

SEÑOR TROBO.- Voy a hacer algunos comentarios y algunas preguntas.

En primer lugar, quisiera saber si debemos concluir que Uruguay no concedió autorización alguna para que Argentina realice obras de ningún tipo en el Río de la Plata en relación con los canales que se han mencionado públicamente. Y por supuesto, las declaraciones que ha hecho el señor representante diplomático de la Argentina en Uruguay no están de acuerdo con la realidad. O sea que Uruguay no ha concedido ninguna autorización a Argentina para realizar este tipo de obras. El señor Ministro asiente -obviamente, después me lo dirá-, pero tomo nota de esa afirmación que es muy importante, porque para nosotros conocer de primera mano la opinión del señor Ministro sobre este tema en el Parlamento, nos hace ver la cuestión con otra perspectiva.

En segundo término, el anuncio argentino sobre la realización de obras para el canal Magdalena se inscribe en un tema de otra dimensión, y algunos de sus tópicos han sido analizados en esta instancia por algunos legisladores, por el señor Ministro y por el señor Presidente de la delegación uruguaya de la CARP. O sea que aquí no solo estamos hablando del canal Magdalena. Ese es un tema que tomó estado público; tenemos información del Gobierno pero hay otros temas pendientes con relación a los canales del Río de la Plata y a sus puertos. Estamos hablando de canales que van a puertos y de puertos que son importantes, algunos para la Argentina y otros para el Uruguay. En particular, para nuestro país, los puertos de Montevideo y el de Nueva Palmira.

En su momento, el Gobierno, a raíz de episodios que tomaron estado público, en los que notoriamente la Argentina había tenido una actitud realmente poco clara y se dieron circunstancias con repercusión parlamentaria -como la negativa argentina a dar trámite al llamado a licitación para el mantenimiento y la profundización del canal Martín García-, la mágica solución que ocurrió fue que una empresa binacional a crearse se iba a encargar del mantenimiento y la profundización del canal Martín García. Han transcurrido varios meses, y el señor Ministro nos informa aquí que los costos de mantenimiento del canal Martín García son mayores a los que tendría en el caso que lo hiciera una empresa dedicada a eso y no la empresa creada a efectos del trabajo en ese canal con la

participación de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables argentinas y la Administración Nacional de Puertos del Uruguay. Mi pregunta es, señor Ministro: ¿usted considera irrelevante que se conozca por la prensa, de boca del señor Presidente de la Administración Nacional de Puertos, que existen problemas en el canal Martín García, luego de haber anunciado como mágica la solución del mantenimiento y el dragado por una o dos empresas estatales, una uruguaya y otra argentina?

Ahora voy a formular la segunda pregunta. El Uruguay está destinando equipamiento para hacer lo que se comprometió con la Argentina porque este país nos impidió que se llevara adelante el dragado de acuerdo a como se entendía conveniente por parte de Uruguay, que era mediante una licitación. Ese equipamiento estaba destinado a otros fines como por ejemplo el dragado del Puerto de Montevideo, o a sus accesos. Se está sustrayendo equipamiento que estaba destinado al puerto de Montevideo para derivarlos a trabajos en el canal Martín García.

En Montevideo se está llamando a licitación para contratar dragas con la finalidad de hacer el dragado del Puerto de Montevideo. Se interrumpió una licitación para la compra de una draga para el Puerto de Montevideo a fines del año 2013. La demora para la entrega de una draga en el caso de comprar una o de fabricar una en el Uruguay -esa es otra versión que hay- es de cuatro años, lo que supone un costo para la Administración Nacional de Puertos muy importante que, por supuesto, deberá trasladar a los precios, con los que tiene que competir con los puertos de la región.

El problema es complejo; no es solo que Argentina quiera hacer un canal para liberarse de las responsabilidades que tiene en el canal Punta Indio, sino que hoy también estamos asumiendo responsabilidades propias en el canal Martín García, pendientes de una Argentina vacilante en sus actos de política exterior respecto al Uruguay, y en particular, al Río de la Plata, y si no vacilante, por lo menos cuestionable. Estamos sustrayendo equipamiento del Puerto de Montevideo para hacer lo que en Martín García podría hacer un tercero y dependiendo de Argentina en esa operación de mantenimiento. Le confieso al señor Ministro que el tema es complejo y que entenderlo no es fácil; además, me consta que no solamente hay miembros de la delegación uruguaya en la CARP sino que hay miembros del Directorio de la Administración Nacional de Puertos. Lo que no queda claro es que haya habido una solución al problema del Martín García ni que la perspectiva que tengamos por delante no solo solucione el problema del Martín García sino que agrave la situación si Argentina sigue adelante con las obras del Magdalena sin que se admita o acepte la posición de Uruguay. Notoriamente, la expresión del Embajador argentino, las conclusiones a las que arriba ni los antecedentes que cita para son una cuestión personal, sino que es una transmisión del gobierno de la República Argentina.

Entonces, esto lo tenemos que ver en el marco de las complejas relaciones que tenemos con ese país y, a juicio nuestro -voy a calificar-, de la ineficacia que tiene la política exterior uruguaya respecto de las relaciones con Argentina porque todos los días hay un problema nuevo: el canal Martín García; el famoso tema de la coima; el famoso tema de la histeria argentina diciendo que como se dijo que hubo una coima no se iba a licitar a un privado y que, por lo tanto, se iba a poner a una empresa argentina o a una empresa uruguaya a hacer el trabajo; Uruguay tiene que destinar equipamiento que está destinado a otras tareas para hacer lo que no se está haciendo en Martín García. ¡No se puede minimizar lo que está pasando allí! El señor Ministro no puede venir a decirme aquí que es un problema en el veril, que se está cayendo un poco la tierra. ¡No! Lo que está ocurriendo es porque no se hace lo que hay que hacer.

A su vez, me dice que lo que va a costar dragar el canal Martín García será más caro que lo que saldría hacerlo por otra empresa.

Francamente, el panorama es complejo. En esto le he hecho algunas preguntas y quiero que me las responda.

Obviamente, me puede decir que no se sabe lo que pasa con la draga que está en el canal Martín García, que cuando no la usa el Puerto no sabe quién la tiene que usar o por qué el puerto tiene que contratar dragas o hacer contratos de dragado para sustituir la draga que se va al Martín García por un tiempo cuando Uruguay tiene que cumplir con su tarea. Si está ocurriendo eso, notoriamente estamos ante una clarísima imprevisión política, y si no está ocurriendo eso, es el momento de decir en forma clara cómo se van a resolver las cosas y se van a ir encaminando los problemas que tenemos.

Por último, hago una pregunta referida a los tránsitos y los trasbordos, y sin perjuicio de que alguien pueda considerar que es un tema ajeno a esta sesión, fue un tema introducido por la delegación del Gobierno. Se habló de los trasbordos y de los tránsitos y es otro de los asuntos que se agregó a la relación de Uruguay con Argentina; es otro asunto que no se ha resuelto; es otro asunto que tiene efecto sobre la productividad de nuestros puertos y que está afectando severamente al puerto de Montevideo. Obviamente, sobre eso podemos decir que se ha hecho poco y nada porque los números están a la vista. Con la estadística de los operadores portuarios se puede saber el volumen de trasbordos que Montevideo está realizando, el porcentaje que ha perdido y también se pueden identificar claramente las medidas argentinas respecto de los trasbordos.

En ese sentido, se podrá imaginar señor Ministro que mientras nosotros no tengamos información oficial, ni pública ni reservada, tenemos que mostrar nuestra preocupación y señalar aquí nuestro cuestionamiento. ¿Qué está pasando? ¿El tema se va a resolver o, como dice el Gobierno, Uruguay ha tenido una visión diferente sobre ese tema y entonces se va a olvidar de que existe ese problema con la Argentina y va a salir a buscar nuevos clientes para que los puertos sustituyan aquella carga que venía a través del Puerto de Montevideo?

El señor Ministro sabe tanto o más que yo que el tema es de mucha complejidad, pero nosotros también queremos saber en profundidad sobre algunos aspectos que hemos mencionado, que están todos concatenados. El Magdalena es un detonante y queremos saber qué va a pasar en el futuro. Si Argentina sigue, ¿qué va a hacer Uruguay? Ya se habló de Punta del Indio, entonces ¿cuáles son las consecuencias? ¿Quién lo va a tener que asumir? ¿Lo tendrá que hacer solo Uruguay? ¿Eso va a encarecer nuestros puertos y el ingreso al puerto de Montevideo? ¿La carga que hay en el Puerto de Montevideo va a ser atractiva a Nueva Palmira para que se ingrese por ese lugar o solamente se va a ingresar al Puerto de Buenos Aires por ese canal?

Luego están las consecuencias obvias. Si hace cuatro o seis años que Argentina está poniendo freno a la profundización del canal Martín García -que es una cuestión nacional en el Uruguay-, y si además de haberle puesto el freno ahora estamos condicionados a que ellos trabajen conjuntamente con nosotros y nosotros tenemos que hacer inversiones para hacer algo que se podría hacer por otra vía, parecería ser el crimen perfecto: "Primero no te dejo hacer algo, luego te digo que lo tienes que hacer conmigo, y después yo no hago lo que tengo que hacer".

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Si algo ha caracterizado definitivamente esta gestión en materia de política exterior y de relaciones con Argentina ha sido la capacidad de previsión y la eficiencia en los resultados.

Esa capacidad de previsión y la eficiencia en los resultados ha sido muy lineal en cuanto a los objetivos que hemos podido prever y a los resultados concretos que se han obtenido. Esa relación con Argentina tiene otros componentes. Si uno analiza, verá que estamos exportando unos US$ 150:000.000 o US$ 200:000.000 más que en la Administración pasada. También han venido 100.000 o 200.000 turistas más que en Administraciones anteriores. Tampoco se ha hecho ninguna concesión de soberanía en el Río de la Plata ni en el Río Uruguay, como se hicieron en Administraciones anteriores. Estoy hablando, precisamente, del canal Punta del Indio, sobre el cual se le dio la administración y jurisdicción exclusiva a la República Argentina.

SEÑOR TROBO.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro?

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Yo no lo interrumpí.

SEÑOR TROBO.- Le estoy pidiendo que me permita.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Prefiero hacer todo el razonamiento sin ser fauleado.

(Hilaridad)

SEÑOR TROBO.- Si usted quiere que seamos duros...

SEÑOR PRESIDENTE.- Por favor no dialoguen.

SEÑOR TROBO.- -...mire que yo sé ser duro; si quiere ser duro y me invita, hasta la hora 16 tenemos tiempo.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Yo le permití razonar y hacer todos sus silogismos.

SEÑOR TROBO.- Yo no dije que su Gobierno estaba concediendo soberanía. ¡No lo dije!

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Estoy hablando de la linealidad en materia de previsión y de eficiencia.

(Interrupciones del señor Representante Trobo)

——Le pido al señor Presidente que me ampare en el uso de la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE.- Está en uso de la palabra el señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Estaba hablando de la previsibilidad y de la eficiencia, y eso también tiene que ver con el otorgamiento, en su momento, del regalo a Argentina del 30% del peaje del canal Martín García para repartir el resto, y de la jurisdicción exclusiva en la salida del Río de la Plata, como se le entregó a Argentina en otro momento.

Entonces, hemos sido muy previsores y muy eficientes a la hora de resolver estos temas con Argentina.

Temas pendientes: la empresa binacional no era tal empresa binacional. El objetivo que se había planteado era que constituyera un ente técnico de acuerdo con lo que se prevé en el artículo 60 del Tratado del Río de la Plata

Entonces, los costos no son mayores en el sentido de que se hace con mayor eficiencia. Esa es una constante. Prácticamente, durante este tiempo hemos estado ahorrando entre US$ 6:000.000 y US$ 8:000.000 por año en el mantenimiento del canal Martín García.

Tampoco era que la empresa que estaba allí dragaba todo el año en forma permanente sin meter nunca la draga en el muelle. Esa draga pasaba buena parte del tiempo tranquilamente en el muelle esperando una buena oportunidad de acuerdo con las batimetrías.

Quiere decir que el equipamiento se utiliza cuando es necesario, conveniente y requiere ser usado. Por lo tanto, el esquema de contratar dragas o de utilizar las que están disponibles es algo muy funcional que lo puede hacer una empresa o la Administración Nacional de Puertos cuando lo estime conveniente. En cualquier caso, siempre hemos estado abiertos

Nosotros detuvimos por nuestra cuenta la licitación para la profundización del canal Martín García cuando introducimos las denuncias en los Juzgados Penal y de Crimen Organizado. No tiene sentido expedirse y continuar una licitación cuando hay un trámite pendiente ante la justicia, que esperemos que tenga una solución.

En cuanto al canal Punta del Indio estamos dispuestos a asumirlo; recuperarlo es un tema de soberanía. Puede que sea un poco más caro para el Uruguay pero sería mucho mejor que esos barcos que vemos desde la costa uruguaya estén pagando peaje a la República Oriental del Uruguay y no a la República Argentina, como lo están haciendo ahora. Sería muy bueno que esos barcos también tuvieran en su camino de entrada a los puertos de Uruguay, ya sea en Nueva Palmira o en Montevideo.

Entonces, sí estaremos dispuestos a asumir esa administración y mantenimiento; fundamentalmente se trata de recobrar jurisdicción y soberanía. No creo que Argentina largue esto tan fácilmente; cuando uno agarra un pedazo de soberanía en el Tratado del Río de la Plata es muy difícil que lo largue después. Por lo menos, no veo que Argentina esté muy dispuesta a hacerlo.

Nosotros no hemos minimizado ninguno de los temas aquí pendientes, como el dragado del canal Martín García, que también se ha hecho con eficiencia -es una de las características; se utilizó muy ligeramente el concepto de ineficiencia- porque de lo contrario tendríamos más barcos varados que en los promedios anteriores. Sin embargo, el número se ha reducido prácticamente a una cifra nula. Definitivamente, lo estamos haciendo mejor que antes.

Durante todo este tiempo hemos tomado medidas para maximizar esa eficiencia, y por eso las negociaciones que mantuvo la Comisión Administradora del Río de la Plata con la Administración Nacional de Puertos y con Vías Navegables.

No se puede dragar por dragar ni sacar metros cúbicos por sacar metros cúbicos. Como señalaba el Embajador Álvarez, hay que hacerlo en función de las necesidades y de las batimetrías de cada uno de los puntos específicos. Tampoco se trata de pagar por pagar por metros cúbicos que no se necesita que se saquen.

Este esquema ha permitido un ahorro público de, aproximadamente, US$ 6:000.000 por año y que ningún barco quede varado. Si eso no es eficiencia, no sé qué es eficiencia; si eso no es liberalidad en el trabajo con resultados concretos y definitivos, no sé cuál es la interpretación que se le puede dar a eso.

En materia de tránsito y transbordos se ha hecho mucho tanto en los planteos bilaterales como en los regionales. Se han hecho las denuncias, como ameritaba. Y en cuanto a los resultados -lo hemos expresado en otras oportunidades- fue un tema que entró en la lógica del aumento de producción de UPM que definitivamente tuvo sus consecuencias para el Puerto de Montevideo; significó pérdidas para la República Argentina y para el Puerto de Montevideo. Es un tema en el que ojalá tengamos margen y

resto para resolver. También se han buscado soluciones en otros lados. Esas son las negociaciones que se han llevado adelante a partir del memorándum de entendimiento con el sector privado para lograr trasbordos para Paraguay, Bolivia y los Estados mediterráneos de Brasil; este es uno de los esquemas para mantener la conectividad de Uruguay y los niveles de operativa portuaria.

Es cierto que una guerra de puertos no es el mejor esquema para Uruguay porque parte de la carga que es importante sacar es argentina. Nosotros hemos sido muy duros al respecto, tanto públicamente como en los planteos bilaterales y, como nunca también hemos sido muy duros en los regionales.

Esperamos recuperar esos porcentajes perdidos, que preveíamos que se podrían perder en función de esa decisión de la República Argentina, que aguantamos cuatro años antes de que se tomara y que para nosotros es absolutamente violatoria del Protocolo de Comercio de Servicios del Mercosur.

SEÑOR MONTIEL.- Me parece interesante puntualizar algunas acciones, tanto desde la perspectiva de las directrices con que debimos actuar en la Comisión Administradora del Río de la Plata como de algunas de las acciones que la Administración Nacional de Puertos tuvo que encarar.

Sería interesante que los legisladores tomen debida nota de que a fines de 2013 Uruguay planteó en la Comisión Administradora del Río de la, Plata, por las vías correspondientes, de la Comisión Administradora del Río de la Plata, la iniciativa de extender el canal de acceso al Puerto de Montevideo y su profundización; esta es una acción contemplada dentro del ámbito de la Comisión Administradora del Río de la Plata. Se están desarrollando los procesos pertinentes de respuestas de carácter técnico que la contraparte argentina nos realizó y que nosotros oportunamente responderemos para que la estrategia marítima y portuaria de nuestro país, particularmente la de Montevideo, avance y se posicione de tal manera que le permita tener un factor diferencial en la región. Me parece que es importante destacar este aspecto de primera magnitud porque nos va a posicionar en el futuro de forma altamente favorable.

En segundo término, me parece que también es conveniente remarcar que hemos tenido algunas acciones que al principio parecían ineficientes -como alguien las acaba de tildar-, pero debo decir que hemos sido absolutamente eficientes y eficaces en el uso de los recursos del Estado. Digo esto porque hay que reconocer que el canal Martín García está muy próximo a la costa uruguaya ya que la naturaleza dotó a nuestras costas, en términos geológicos, de una estructura que la hace altamente favorable y diferente a la de las costas argentinas. Entonces, si una virtud tiene el canal Martín García es que no necesita una alta frecuencia de dragado, como sí lo requieren los canales que están en las costas argentinas. Por lo tanto, nadie debería imaginarse que es necesario e imprescindible que una draga recorra este canal las veinticuatro horas del día los 365 días del año; quien diga eso, no entiende ni sabe nada.

Sí hay que decir es que existen puntos sensibles por los efectos de las corrientes del río, que a veces requieren niveles de mayor atención, que pueden forman parte de la preocupación de algún sector privado -hay que tomar nota-, particularmente del sector empresarial, y de algunas áreas técnicas, como la de los prácticos. Esas zonas sensibles deben dragarse, pero hoy damos la total seguridad y certeza -reitero, con la precaución correspondiente- de que en lo inmediato no constituyen una alerta ni urgencia; simplemente se está prestando la debida y responsable atención a efectos de que en un futuro inmediato se draguen.

Me parece que en todo lo que se ha analizado la historia no empieza cuando nosotros llegamos a algunos lugares. En ese sentido quiero recordar que en 1997, en la Presidencia del doctor Sanguinetti, siendo Canciller Álvaro Ramos, Uruguay cedió la facultad de que Argentina hiciera y dragara la obra del canal Punta Indio; Uruguay declinó participar de esa obra, con lo cual declinamos en el porcentaje y cuotaparte de soberanía que nos correspondía. Lo que sucede ahora, veinte años después, es parte de ese origen. Por lo tanto, acá nada es gratis.

Hago especial hincapié en esto porque la apertura del canal Magdalena es un derecho que le asiste a Argentina. Lo que reclamamos fue la pertinencia de que esa acción se corresponda tal como está establecido en el Tratado de Límites del Río de la Plata. Reitero que esto es consecuencia de un proceso que viene de lejos y que de algún modo tendremos que ir enderezando el barco.

A su vez, tanto la acción portuaria como la política exterior en este último tiempo han caminado absolutamente alineadas con las acciones e iniciativas de la República Argentina. Creo que algunas hay que tenerlas bien presente, por ejemplo, la reciente participación activa del sector empresarial nacional junto a nuestro Gobierno en Paraguay a efectos de captar el interés y la carga paraguaya; son ejemplos de acciones tomadas a efectos de mejorar nuestro posicionamiento en materia de trasbordos y movimientos de carga que hace a todos nuestros puertos, particularmente a los de Nueva Palmira y Montevideo.

La Administración Nacional de Puertos ha tomado acciones para facilitar algunas áreas de trasbordo y no se repitiera el famoso caso del lugar donde no dejaban que las barcazas atracaran, etcétera. En ese sentido, se creó una zona de fondeadero en Punta Arenales, en el entorno del río Negro, para que las barcazas tuvieran un punto de apoyo y fondearan en esa zona; como se recordará, antes no lo podían hacer en Argentina. También existen zonas de trasbordo. Hay barcos que reciben carga -ya sea de minerales, que viene del Mato Grosso o del Paraguay- y usan esos barcos fondeados en el río Negro como unidades de trasbordo para los barcos mercantes que sacan las cargas al exterior. Es decir, acá nadie se quedó quieto.

Por último, estas consecuencias -que al principio todo parece nefasto y que todo se nos viene encima- solo se arreglan con nuestra propia definición de estrategia portuaria, y creo que nuestro país la tiene.

En ese sentido y conforme a recientes comentarios, voy a trasmitir datos del último semestre. En el primer semestre de 2014, en el puerto de Montevideo, se movilizaron 5,6 veces más toneladas que en el primer semestre del año pasado. Si se consideran las toneladas movilizadas por carga, en este mismo período se registró un fuerte incremento en la carga general: 54% de productos de cargas y proyectos. A modo de ejemplo, se entiende por carga general todo aquello que sea infraestructura de los molinos eólicos. Además, en lo que va del semestre, la carga de graneles se incrementó 16% con relación al mismo semestre del 2013.

Hay que decir que hubo una pequeña caída, en el entorno de 7%, en el movimiento de contenedores. Y con relación al semestre del año 2013 -acá viene un aspecto importante, que todos atendemos con preocupación y responsabilidad-, hubo una caída de 31% en el total de contenedores que hacen a la operación de trasbordo. Es decir que a partir de esta situación, los trasbordos que hacíamos antes cayeron 31%. Pero, gracias a esta estrategia de integración y de relacionamiento comercial desarrollada por el Estado, Cancillería y los privados, esa caída en parte fue mitigada por el 20% de aumento, aproximadamente, de las operativas de comercio exterior de contenedores llenos y vacíos con relación al semestre pasado. Esa caída fue mitigada,

fundamentalmente, por el importante impulso del trasbordo que realizan los paraguayos en el Puerto de Montevideo, que creció en el entorno del 130% con relación al semestre pasado. Es decir, hay una estrategia proactiva que da resultados, y acá están.

No somos Mandrake ni magos, pero el país se mueve, camina, busca y a su modo va encontrando soluciones y alternativas.

A esto hay que sumar algunas operativas nuevas en el puerto de Paysandú con buques que están llegando. En este momento se encuentra la draga D 9 dragando el Paso de Almirón, que permitirá llegar con mejor profundidad a Paysandú, y una lancha haciendo actividades batimétricas, midiendo las profundidades, en el Paso Barrizal, con lo cual nuestros puertos en el litoral quedarán con un posicionamiento altamente favorable.

Por lo tanto, desde la perspectiva de nuestra misión en la Comisión Administradora del Río de la Plata y de nuestra función en la Administración Nacional de Puertos, queríamos aclarar algunos conceptos que se han manejado.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Con respecto a la eficacia y eficiencia con que nos hemos manejado, quiero agregar que luego de veinte años de atraso, finalmente hemos logrado equiparar en el ámbito de la Comisión Administradora del Río de la Plata el peaje del canal Martín García con el canal Mitre. No solo se logró aumentar el peaje, lo que implicó importantes ingresos -como señaló el Embajador Álvarez-, sino también que el peaje lo cobra la Comisión Administradora del Río de la Plata y no una empresa privada, lo cual constituye una sustancial diferencia para los ingresos del organismo y de los ingresos públicos.

SEÑOR TROBO.- Las explicaciones del señor Vicepresidente de la Administración Nacional de Puertos me eximen de cualquier comentario respecto de las afirmaciones del señor Ministro en cuanto a quiénes conceden soberanía. Precisamente, el Gobierno del Partido Nacional fue el que logró esa aspiración histórica, que seguramente todos compartimos, de que Argentina admitiera que el canal Martín García se debía dragar. Lo demás es charamusca.

Mi comentario sobre el Puerto de Montevideo y de sus problemas, vinculado con la decisión argentina de prohibir los trasbordos en Montevideo, tenía el propósito de que el señor Ministro nos dijera qué está pasando y no para que me dijeran que ahora vienen cargas que no había antes; eso ya lo sé. Yo pregunto en función de lo que dicen los propios productores argentinos, que se quejan de que su carga no puede salir a través de Montevideo.

En los próximos días, en otro ámbito parlamentario, vamos a discutir sobre el dragado, las cargas y el Puerto de Montevideo. Señor Ministro -me refiero a usted porque es el jefe de la delegación- : digamos la verdad a la gente. Yo no admito que se venga aquí a decir que exclusivamente por gestiones realizadas en el Paraguay la carga paraguaya está haciendo transbordos en Montevideo, y eso es lo que se ha afirmado aquí. El Ministro debe informar al Parlamento que el aumento de las cargas paraguayas a través del puerto de Montevideo comenzó antes de las gestiones que el Gobierno realizó en Paraguay. Y no digo que esté mal que las haya realizado: ¡cuidado! Y no las minimizo: ¡cuidado! Lo que estoy diciendo es que hay que decir toda la verdad y no la mitad de la verdad. Se acaba de afirmar que la carga paraguaya pasa por Montevideo a partir de las gestiones que el Gobierno hizo luego de la decisión argentina de prohibir las cargas argentinas en Montevideo, y eso no es cierto: las cargas paraguayas empezaron a venir a través de Montevideo cuando Argentina tomó una decisión de aduanas que obligaba a los paraguayos a bajar todos los contenedores en un puerto y volver a subirlos.

Entonces, si se quiere dar fundamentos y argumentos con hechos de la historia, cuéntese toda la historia. Eso es lo que yo sé. Señor Ministro, me gustaría que si es así me lo dijera, y si no, que me trajera una estadística de la evolución de las cargas que esté encuadrada en un calendario, para ver si el aumento de las cargas paraguayas empezó antes de la decisión argentina de prohibir los transbordos en Uruguay o con posterioridad. Ese dato es muy importante, porque el Gobierno quiere minimizar la trascendencia de las medidas argentinas, cuando los propios argentinos están diciendo que fueron negativas. Ministro: admitamos que Uruguay tuvo un problema con eso. De ahí mis preguntas, que son las siguientes. ¿Qué estamos haciendo? ¿Qué pasa hoy? ¿Las cargas argentinas pueden volver a pasar por el puerto de Montevideo para hacer transbordos? Como la decisión argentina establece que no podrán hacer transbordos en puertos de otros Estados que no tengan convenios bilaterales de carga con Argentina o que estén acordando con el Mercosur, quiero saber si este es un tema que está en marcha o no lo está. Porque la población tiene derecho a estar informada de todo, no de la mitad de las cosas o de lo que convenga al Gobierno, y este es un tema importante, es un tema de costo. A mí me parece muy bien que el puerto sea eficiente, ¡ojalá sea más eficiente que hoy! Debería serlo. Lo que no me parece bien es que en el Canal Martín García haya problemas, porque no debería haber ninguno. Y en esa nota de prensa en la que habla el Presidente del puerto lo que se dice es que en el Canal Martín García hay problemas. El Ministro quiere minimizarlos: ¡muy bien! Pero hay problemas, y los problemas empiezan desde determinadas circunstancias en adelante. Y si además me dice que nos cuesta US$ 6 el metro cúbico, cuando eventualmente podría costar US$ 4, nos está saliendo más caro que siga habiendo problemas.

O sea, mis énfasis están vinculados con los del Ministro, y la orientación de mis palabras tiene que ver con el propósito que se ha tenido en algún caso de tirar la pelota para lo del vecino y con una actitud que viene siendo, sobre todo en estos meses del año 2014, cosa de todos los días: tirar la pelota para atrás. Yo tiro la pelota para adelante: lo que quiero es que esto funcione, quiero que haya muchas cargas argentinas en los puertos uruguayos y que el Gobierno trabaje para eso; quiero que se dragüe, no quiero que se contraten dragas que no se necesitan y no quiero que se frenen proyectos que eventualmente pueden salir más caros al país. Porque las dilatorias y las marchas atrás en materia de dragado, a partir de los próximos días van a costar al puerto de Montevideo US$ 1:000.000 más por mes, US$ 8:000.000 por año. Es por eso que hago los énfasis que hago.

Y vuelvo a las dos preguntas. Primera: ¿cuándo empezaron las cargas paraguayas en el puerto de Montevideo? Y segunda: ¿qué se está haciendo respecto de reconstruir la posibilidad de que cargas argentinas vengan a través del puerto de Montevideo?

SEÑORA LAURNAGA.- Me parece importante no calificar la intencionalidad del Gobierno, de la señora Diputada ni del señor Diputado en este debate. Digo esto porque, en mi opinión, acabo de escuchar una calificación de la intencionalidad del Gobierno. Creo que en otras exposiciones en las que el señor Ministro y su equipo han estado en este recinto hemos escuchado el énfasis importantísimo que desde el punto de vista de la estrategia de desarrollo nacional está aplicando el Gobierno en materia de pensar los puertos como sistema. En ese sentido, sería complementario con el interés del señor Diputado preopinante saber cuánto se ha avanzado -para facilitar la presencia de esas cargas paraguayas en el Uruguay, en el puerto de Montevideo- en el dragado del río Uruguay, que sí está vinculado con la estrategia del sistema de puertos en Uruguay.

También me parece necesario reconocer todo el trabajo que se ha hecho, tanto desde la Cancillería, como desde otros ámbitos de articulación regional -como el Mercosur-, en cuanto a la oferta y la labor de promoción, incentivo, estímulo y acuerdo

con otros países, no necesariamente los limítrofes, en relación a las oportunidades que puede ofrecer a la región este desarrollo del sistema de puertos del que hemos hablado y del que seguramente hablaremos todavía bastante más cuando avancen los proyectos planteados por el Gobierno nacional.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Es bueno tener la visión integral de la verdad, y así como una parte no puede ser minimizada, tampoco puede serlo la otra. Las gestiones oficiales que se han realizado para obtener carga paraguaya y boliviana también han tenido que ver en la evolución de esto. Es cierto que ha habido medidas argentinas que han favorecido a Uruguay en ese sentido, sean anteriores o actuales. Es cierto también que el trabajo y los servicios que brindan los puertos uruguayos son mejores que los que brindan los puertos argentinos y que por eso se prefiere sacar por Uruguay mucha de esta carga de los países mediterráneos de Sudamérica.

Ha habido contactos a nivel público y ha habido contactos entre públicos y privados, porque me consta que la Administración Nacional de puertos ha estado visitando empresas de países de la región y ha logrado que algunas vinieran a hacer sus transbordos a nuestro país. Todo se complementa: si queda una gestión privada colgada o si no se dan las mejores condiciones, podemos decir que todavía hay mejores condiciones para ofrecer a Paraguay. A nivel de la Cancillería hemos insistido para que la participación paraguaya en depósitos francos, en Nueva Palmira o en Montevideo, sea cada vez más efectiva, para que los costos que tengan que pagar sean cada vez más bajos y eso permita que vengan aún más paraguayos a los puertos uruguayos. Somos países esencialmente complementarios y el trabajo en este sentido es muy importante.

Nunca he minimizado las medidas argentinas. Al contrario: inclusive he descalificado al Subsecretario de Vías Navegables, llamándolo Sarratea, el peor enemigo de Artigas, lo cual en este país es considerarlo el peor enemigo de la integración, y ese es un concepto que teníamos cómo refrendar y explicar. Hemos sido muy duros en cada uno de los planteos que hemos hecho respecto a transbordos. No hay encuentro bilateral entre autoridades uruguayas y argentinas que el planteo no se realice: se ha formulado por escrito; se ha hecho una propuesta clara de un acuerdo de carga o de transporte marítimo con Argentina; se han hecho las denuncias en el SGT N° 5, el grupo de transporte del Mercosur, y también se han formulado los planteos correspondientes durante esta última Presidencia Pro Témpore en el CMC y en el GMC. O sea que en cada una de las instancias bilaterales y regionales que hemos tenido hemos efectuado este planteo, y también hemos sentado los temas de logística y de conectividad de las hidrovías en otros esquemas de integración regional como, por ejemplo, la Unasur.

No hemos minimizado ningún problema ni ninguna medida argentina. Todo el mundo sabe que hemos sido muy drásticos a la hora de atacarlos en los medios correspondientes. Algunas veces los planteos de Uruguay han sido calificados de especialmente duros. Nuestras cartas y comunicaciones han sido especialmente duras a la hora de denunciar estas medidas. O sea que no tenemos más que avanzar y procurar las mejores condiciones de negociación posibles. Es importante que Uruguay mantenga las instancias de negociación permanentemente y ese ha sido su principal esfuerzo a la hora de solucionar los temas relativos al transbordo. Se ha denunciado la ilegalidad de la medida y se lo seguirá haciendo hasta que esta sea removida. Se hará a través de planteos en los foros e instancias apropiadas, por los medios diplomáticos y pacíficos que, obviamente, debemos aplicar. Seguiremos trabajando en nuestro planteo de mejorar un acuerdo bilateral de transporte marítimo o de carga, que sería lo que resolvería la cuestión de acuerdo a la ilegal disposición argentina.

En cuanto a los costos, hemos visto que Uruguay ha estado pagando en este tiempo entre US$ 8:000.000 y US$ 9:000.000, cuando venía pagando US$ 14:000.000, lo cual implica que ha habido un ahorro importante del Estado.

Para complementar las respuestas que hemos dado, me gustaría ceder el uso de la palabra al señor Daniel Montiel y al Capitán de Navío Gastón Silberman.

SEÑOR TROBO.- El señor Ministro nos dice que hay un acuerdo en ciernes o un documento preparado con Argentina respecto al tema de los transbordos. Si es así, me gustaría saber si podemos tener la expectativa de que este tema se resuelva en un plazo breve. ¿El Gobierno de Uruguay tiene un calendario? ¿Podemos pensar que las acciones que va a tomar serán definitivas?

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR MONTIEL.- Quiero formular dos aclaraciones.

En primer lugar, ninguna de las acciones de dragado aludidas, ya sea en el Canal Martín García o en el río Uruguay, desatiende las tareas fundamentales de mantenimiento ni las operaciones de los puertos nacionales; en este caso me refiero, específicamente, al puerto de Montevideo. No hubo dragas que estuvieran declinando funciones en el puerto de Montevideo

En segundo término, yo me referí al incremento de cargas paraguayas que, evidentemente, no surgieron de un día para el otro. Esto es parte de un largo proceso, hace años Uruguay protagoniza una estrategia de inserción, particularmente con ese país, y el Gobierno está siendo muy bien acompañado con un rol muy importante del sector empresarial privado, que es el que conoce y tiene relaciones comerciales. Por lo tanto, las cargas paraguayas no surgieron este último semestre sino que vienen de antes: tienen atrás una operación de ofensiva que ha permitido mejorar la ecuación en términos de movimiento de cargas en el puerto.

SEÑOR SILBERMAN.- Quiero reforzar algunos conceptos que se han expresado sobre políticas de Gobierno en materia portuaria, fluvial y marítima.

Para demostrar que sí hay una política de Gobierno, me voy a referir al río Uruguay. Durante el período pasado se hicieron obras sobre los puertos de Paysandú, Fray Bentos y Nueva Palmira. En Fray Bentos se fortaleció la estructura, se prolongó el muelle de ultramar y en Paysandú se hizo un muelle para operar con contenedores, que hoy lo está haciendo y hay un barco por semana que transporta contenedores del puerto de Paysandú en tránsito o destino final a Montevideo. En función de esa política propia del Sistema Nacional de Puertos que abarca no solo los puertos sobre el río Uruguay sino todos los puertos nacionales, también se encaró el dragado. Entre el año 2012 y 2013 hubo dragado en todo el río Uruguay con dragas uruguayas y argentinas. Ese dragado de mantenimiento se profundizó -desde 1996 no se dragaba el río Uruguay-, lo que permitió llevarlo a una profundidad de 21 pies, desde el kilómetro 0 en Nueva Palmira hasta el kilómetro 187, en Concepción del Uruguay; desde allí hasta Paysandú se llevó a 15 pies de profundidad en este dragado de mantenimiento, que es el que está haciendo la draga de la ANP en Almirón; eso ya lo había hecho pero la crecida reciente lo volvió a tapar. Es decir que durante 2012, 2013 y 2014 se hizo un dragado de mantenimiento que permitió incrementar en un ciento por ciento la operativa portuaria en Fray Bentos, donde ahora están llegando buques de ultramar que directamente cargan cítricos que provienen del norte; hasta 2012 no podían llegar este tipo de buques. Desde Paysandú se están transportando contenedores pero ahora, además, en Puntas del Arenal -kilómetro 36 del río Uruguay, a la altura del departamento de Soriano- la ANP ha otorgado en concesión dos buques para transbordo de cargas paraguayas y brasileñas. Estos dos buques, de

nombre "Don Miguel" y "Antwerpen" -o Amberes- están fondeados a cuatro anclas en un cierto remanso pero con profundidad en jurisdicción uruguaya. Esto se hizo unilateralmente porque el Estatuto del río Uruguay lo habilita. Es decir que son una especie de muelles flotantes. Uno de los buques tiene bodega propia y transborda de barcazas hasta 40.000 toneladas, después viene un buque de ultramar que amadrina -es decir, que se pega- y transborda esa carga al buque de ultramar que sale hacia otros puertos o al puerto de destino. El buque Antwerpen fondeado en una zona de alijo y complemento de carga, con grúas propias, transborda desde los convoyes de barcazas directamente a las bodegas del buque que tiene atracado a la otra banda.

Todo esto demuestra que, ante la disminución de operativa portuaria a causa de las medidas argentinas, con iniciativa y creatividad, el Uruguay sale a buscar cargas u otros sistemas para mantener la actividad.

Con respecto al dragado de profundidad, las delegaciones argentina y uruguaya ante la CARP están en contacto con los organismos competentes de dragado -es decir, la ANP y la Dirección Nacional de Vías Navegables- y estamos próximos a comenzar a trabajar lo antes posible. Esto requiere mucho trabajo en varios aspectos: administrativo, operativo, de las lanchas y equipamiento, acondicionar las lanchas con que se va a hacer la batimetría. La draga uruguaya va a ser una de las de la ANP, que tiene el equipamiento complementario que utiliza la CARP. De manera que con la infraestructura que tiene la CARP, gracias a los cambios que hubo y con las dragas argentina y uruguaya, se va a encarar el dragado de profundidad a 25 pies más 2 pies de dragado técnico: desde el kilómetro 0 en Nueva Palmira hasta Concepción del Uruguay, en el kilómetro 187; y desde Concepción hasta Paysandú, a 19 de pies de profundidad, más 2 pies de dragado técnico. Quiero aclarar que la diferencia se debe a que cambian las características del río: hasta Concepción van a poder llegar buques de ultramar; los estudios de una consultoría planteaban la geometría y el dragado para que puedan llegar de la clase Panamax, con 34 metros de manga y 224 de eslora. De manera que el canal va a quedar profundizado y ensanchado de 80 metros que tiene hoy a 100 metros de ancho de solera para que puedan llegar buques de ultramar, por supuesto que hasta el puerto de Fray Bentos, M'Bopicuá y Concepción del Uruguay. Estas profundidades se toman en relación a los ceros locales y van a permitir que puedan llegar buques de ultramar con mayor calado a operar con más capacidad de carga en los puertos de ultramar, Fray Bentos y M'Bopicuá del lado uruguayo y el puerto de Concepción del Uruguay del lado argentino. Esto está hecho para el noventa por ciento del tiempo con relación a los ceros, pero en el río Uruguay hay crecidas durante mucho tiempo del año lo que significa que se podrá cargar a un mayor calado que 23 pies. Es decir que para una profundidad de 25 pies, el calado máximo es de 23 pies pero como sabemos que habrá más profundidad, los buques podrán cargar a un calado mayor que 23 pies.

Todo esto ya se ha planificado, está estudiado y calculado y se va a concretar en las próximas semanas.

SEÑOR TROBO.- Agradezco al señor Ministro que reconozca que el tema de las cargas paraguayas tiene un componente de decisión argentina; como usted dijo, a veces Argentina también nos hace algún favor. Por ejemplo, tenemos la decisión de mayo de 2013, que estableció que obliga a las barcazas de origen paraguayo con destino a Argentina, a que bajaran todos los contenedores, aun los de exportación paraguaya, para que pasaran por un escáner. Eso determinó que los exportadores paraguayos tomaran la decisión de venir a Montevideo. Sería muy bueno contar en los próximos días con una estadísticas de la ANP mes a mes y días a día de la evolución de los transbordos paraguayos en Montevideo, al menos para poder cerrar este capítulo de la discusión.

Por otra parte, quiero reiterar al señor Ministro un pedido que le hice en ocasión de su presencia en la sesión de esta Comisión del 13 de junio de 2012, en la que conversamos sobre el dragado del canal Martín García. Ese era un momento de mucha ebullición -digamos-, porque el tema estaba en toda la opinión pública. En ese momento yo le dije: "Voy a formular dos pedidos al Ministro, porque estamos analizando el tema" -obviamente, el de Martín García- "y es algo que a todos nos preocupa. Estamos leyendo la versión taquigráfica de su comparecencia en el Senado. Sabemos que, como usted ha dicho, las actas no están prontas" -se refiere a las actas que Argentina nunca aprobó y que, en razón de ello, no conocemos- "y para que el Parlamento tenga conocimiento de ellas, debe finalizarse un proceso que implica terminar de desgrabar, que se aprueben. Entonces, le voy a pedir que nos envíe las instrucciones que recibió la delegación uruguaya -obviamente, deben ser instrucciones por escrito- y los informes que ha hecho la delegación uruguaya sobre su actuación". Algunos minutos después, el señor Ministro me respondió: "Nosotros hemos tenido la máxima voluntad de transparencia y de claridad en este tema, y valoraremos especialmente la importancia y el interés que tienen estas instrucciones y estos informes para los señores Diputados a la hora de tomar las decisiones".

Señor Ministro: desde junio de 2012, sigo esperando la posibilidad de leer las instrucciones que dio a la CARP y las respuestas que esta le dio sobre este tema. La ocasión es propicia -porque hemos tratado el tema y porque sostenemos el interés- para reiterar el pedido y desearíamos que la respuesta nos llegara lo antes posible.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- Obviamente, nosotros solicitamos informes a nuestra área jurídica con respecto a las actas y las instrucciones, porque todo esto fue puesto en conocimiento judicial en función del procedimiento de investigación que aún se está llevando a cabo. Entonces, para nosotros es importante que nuestra área jurídica nos diga que no hay problema en pasar esta información, luego de lo cual lo haríamos inmediatamente.

SEÑOR TROBO.- Agradezco la respuesta y espero que el área jurídica se exprese rápidamente, porque hace dos años que estoy esperando. Si la solicitud a dicha área fue hecha hace tantos años, que el señor Ministro -que tiene tanto poder en el Ministerio- dé la orden de que respondan. No me refiero a que diga qué tienen que responder sino que lo hagan.

SEÑOR MINISTRO DE RELACIONES EXTERIORES.- A veces responden que no.

SEÑOR TROBO.- Esta bien, y si responden que no es otra cosa. Yo soy de los que creen que ninguna jurídica puede negar al Parlamento este tipo de información. En todo caso, tendríamos que hacer un pedido utilizando la ley de información pública, que termina siendo el mecanismo por el cual este Gobierno responde las cosas que los parlamentarios le solicitan mediante pedidos de informes y no responde. Una cosa curiosa: el parlamentario, que tiene derecho a hacer pedidos de informes y garantías para que se le responda, debe terminar yendo a un juzgado para que le respondan. Está bien; han cambiado los tiempos.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Ministro y de toda la delegación.

(Se retira de Sala la delegación del Ministerio de Relaciones Exteriores)

(Ocupa la Presidencia el señor Representante Trobo)

——Se pasa a considerar el asunto que figura en segundo término del orden del día: "Protocolo para la eliminación del comercio ilícito de productos del tabaco.- Preinforme presentado por el señor Representante Rubén Martínez Huelmo".

Este proyecto viene del Senado y el preinforme del señor Diputado Martínez Huelmo fue repartido oportunamente.

En discusión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

El señor Diputado Martínez Huelmo será el miembro informante. Aclaramos que en el día de hoy firma como miembro informante su suplente, el señor Diputado Bousses.

Se levanta la reunión.

≠